

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Protocoll der durch den Wiener Kongress für die Organisation und Administration der Rheinschiffahrt Instituirten Central-Commission. 1822-1832 1823**

276 (12.3.1823)

## 276. Protocoll

der durch den Wiener Congress für die Organisation und Administration  
der Rheinschiffahrt instituirten Central-Commission.

In Gegenwart der nachstehend benannten Herren Bevollmächtigten:

Für Baden das Herrn Büchler.

„ Baiern „ „ von Nau.

„ Frankreich „ Kissinger supplirt durch Herrn Engelhardt.

„ Hessen „ „ Petsch.

„ Nassau „ „ Ritter von Roessler.

„ Niederland „ Bourcoud, Präsident.

„ Preussen „ Delius, Regierungs-Chef. Präsident zu  
Trier.

Mainz den 12. März 1823.

§1.

Nachdem das Protocoll eröffnet war, liess der K. Bayerische Herr  
Bevollmächtigte Folgendes einrücken:

### Bayerisches Votum zum Entwurf.

Baiern, Wenn ich zufolge der neuen Aufforderung des Königlich Preussi-  
schen Herrn Bevollmächtigten im letzten Protocoll, meine Gesammt-  
Erklärung über den Entwurf des definitiv-Reglements ohne  
die Gesinnungen der übrigen Herren Bevollmächtigten abzuwarten,  
ob sie sich auf ähnliche Weise darüber zu äußern gesonnen sind,  
heute abgebe, so bitte ich diese Eröffnung als einen Beweis des  
ungetheilten Vertrauens anzusehen, an welches ich die Hoffnung  
knüpfe, auf diesem Wege den Anfang und den künftigen Gang  
der Unterhandlungen zu befördern.

Indessen kann diese Vorlage meiner Bemerkungen mein Interesse  
nicht vermindern, an allen ferneren Unterhandlungen, diesen wich-  
tigen Gegenstand betreffend, Antheil zu nehmen, um jederzeit  
meine stete Bereitwilligkeit an den Tag zu legen, meiner Seite über-  
all bessere Einsichten nachzugeben, oder durch Unterstützung der-  
selben, das gemeinsam vorgesezte Ziel schneller und sicherer zu erreichen.  
Der allgemeine Vorbehalt: dass man nur Versuchsweise die Unter-  
handlungen des definitiven Reglements eröffne, gilt mithin auch  
für diese meine Gesammt-Erklärung unter den damit im vori-  
gen Protocoll entwickelten Bedingungen, ihrer Verbindlichkeit  
und Dauer.

Bemerkungen

Act.

ad S. 2, Alles was den Artikel der Wiener Convention in diesem Sinne giebt, ist für die Beförderung des Handels und der Schifffahrt über den Rhein wesentlich.

ad S. 3, Durch den Inhalt dieses S. werden alle gezwungene Umschlagsrechte auf der ganzen fahrbaren Stromstrecke abgeschafft. — Man hat aber bei Aufhebung dieser der Schifffahrt hinderlichen Privilegien, sie nicht mit ihrem wahren Namen bezeichnet. Nach den Worten der Wiener Convention dürfte hier die wahre Benennung der Aufhebung aller gezwungenen Umschlagsrechte, beizubehalten seyn. — Auch finde ich am gemessensten bei dem ersten Satz dieses S., die Befugniß einzuschalten: dass es dem Schiffer erlaubt sey, überall, wo es das Reglement nicht untersagt, zu löschen und seine Güter an Bord eines andern Schiffs zu bringen. Die zweite Abtheilung dieses S. dürfte nicht anders verstanden werden, als wenn am Schlusse die Worte ständen:

„deren weitere Ausbildung von dem Verträge der betreffenden Staaten abhängt,“  
die, um keine Beschränkung zuzulassen, am füglichsten beigesetzt werden könnten.

Tit. II, ad S. 4, 5, et 6, Was ich hier zu sagen für noethig finde, wird zu größerer Deutlichkeit am Schlusse zu den Beilagen angeführt werden.

ad S. 9, Dieser S. läßt eine nähere Bestimmung wünschen, welche Geldsorten als Scheider Münze gelten sollen. — Es dürften gleich jetzt, die am Rheinstrome üblicher Münzsorten, nach dem Franc tarifirt werden, wie dieß auch durch den Art. 10<sup>4</sup> in der Cotovi-Convention geschehen ist.

ad S. 13, Ist vor den Worten: „davon bezahlt haben würde,“ einzuschalten: nach dem neuen Zolltarif bezahlt haben würde.

Noch gebe ich folgenden Fall zur gefälligen Berücksichtigung. Ein Schiffer, welcher zu Emmerich seinen ganzen Zoll bis Coellen z. B. bezahlt hat, scheitert bei Wesel. — Seine Güter gehen zu Grund. — Soll diese keine Rückvergütung seiner Gebühren-Bezahlung für die aufgehobenen Aemter, die er nicht passiert hat, erhalten?

ad S. 15, Die Beamten im <sup>habe</sup> Hafen allerdings das Recht durch strenge Aufsicht beim Einladen zu wachen, daß die Waaren nach Gattung und Menge mit dem Manifest übereinstimmen. Nach der Abfahrt ist dieses Manifest die Sicherheit für alle Rhein Zollstellen; denen es zusteht, das Manifest mit der Schiffsaiche zu vergleichen, und die

die nur dann berechtigt sind, die Ladung näher zu visitiren, wenn zuverlässige Angaben, begründeter Verdacht vorhanden ist, dass mit Beibehaltung des Gewichts, die Art der Waare auf dem Manifeste unrichtig angegeben worden, um die Octroi-Klassen zu über-  
vortheilen.

Schiffe, mit gemischter Ladung, das ist mit ins Land eingehenden, und transitirenden Gütern, können unter obiger Voraussetzung, an den Rheinzollstationen durch die Zollbeamten oder auf Requisition der Steuerbeamten gemeinschaftlich visitirt werden.

Schiffe, die reines Transitgut führen, und von obigem Verdacht nicht frei sind, können nur von den Rheinoctroi-Beamten näher visitirt werden, durch Besichtigung der Güter im Schiffraum, in welchem dieselben immer so geordnet seyn müssen, dass sie gehörig zu überschauen sind. Hat der Schiffer diese Anordnung in Niederlegung der Güter versäumt, so muß er sich den längern Aufenthalt bei der Untersuchung selbst zuschreiben, indem er durch diese Unterlassung den Verdacht von Unterschleifen vermehrt hat.

ad S. 16, Die Vermessungsweise der Floesse muss auf dem ganzen Strom die nämliche seyn; - es ist demnach erforderlich, darüber übereinzukommen.

ad S. 20, Dem einzelnen Uferstaate muß es gleichfalls freistehen, auf seine eigene Rechnung, den Tarif für einzelne Gegenstände herabzusetzen.

III. III., ad S. 23, Das Wort, Abgaben-Interesse sollte hier unter keiner andern Bedeutung gelten, als unter jener des Rheinoctroi-Interesse, wobei der Artikel 115 der Octroi-Convention allerdings die Ausnahme bezeichnet. - Im übrigen geben auch hier die im S. 15 festgesetzten Bestimmungen Ziel und Maas.

ad S. 24, Bei dem Uberschlage der Güter von Schiff zu Schiff, scheint weder Visitation, noch eine Abgabe auf Uberschlagung, stattfinden zu können; denn hier ist die Rede von weiter gehenden, also transitirenden Gütern, zu deren bequemen, aber stets willkürlichen Umladung, an festgesetzten Punkten, Freihäfen zu bestimmen, am bequemsten wäre. Aus Rücksichten, unter welchen der Herzoglich Nassauische Herr Bevollmächtigte über diesen S. eine nähere Erläuterung wünscht, stimme ich seinem Verlangen bei.

Im zweiten Satze dieses S. heißt es: die Abgabengesetze des Landes treten nur ein, wenn Waaren mit der Bestimmung ankommen, im  
Lande

Lande ausgeladen zu werden etc.

Es kommen in den Handelsplätzen öfters Waaren an, welche die Bestimmung haben, ausgeladen zu werden, aber nicht ausgeladen, sondern wegen einer weiteren Bestimmung, übergeschlagen werden. Sollten diese den noch die Abgaben des Landes bezahlen? da sie die Natur der Transitgüter annehmen?

Ehe über solche Gegenstände von Wichtigkeit eine feste Bestimmung ausgemittelt werden kann, scheint die Frage erledigt werden zu müssen: was wollen die Staaten, welche bisher Umladungshafen hatten, thun? um den zur Ueberladung, oder einseitigen Lagerung, bestimmten

Transitgütern, Abgabefreie Ruhestätten an ihren Ufern zu gewähren?  
ad §. 26. Die Landeshoheit der beiden überliegenden Rheinufer, mag einem, oder mehreren Souverains zustehen, so bleibt den Uferstaaten jederzeit die Wahl der Abgaben unbestritten, welche die Gefährdung ihres Zollsystems sichern, jedoch nur in so fern sie die Transitfahrt nicht hindern.

Das Begleitungssystem scheint einerseits volle Sicherheit hier darzubieten, - ich beziehe mich auf die, vom Herzoglich Nassauischen Herrn Bevollmächtigten, zu diesem §. gemachten Bemerkungen.

ad §. 27. Bei gemischten Ladungen, das ist bei solchen Schiffsladungen, welche Transitgüter und andere geladen haben, die innerhalb eines näheren Gebiets schon ausgeladen werden, gestehe ich, in den Fällen, wo die Begleitung nicht genügend befunden wird, das Recht näherer Schiffsvisitation zu, weil es dem Schiffer und Gutsbesitzer oder Spediteur freisteht, das Gut nach seinen Bestimmungsorten, zu separiren.

Das nemliche Recht tritt unbedenklich bei denjenigen Ladungen ein, welche ungetheilt innerhalb des eigenen Landgebiets verschifft werden.

ad §. 28. Die Worte: Ueberwiesen und Versucht haben, stehen hier nicht gut beisammen. Unter solchen Umständen können Ladungen mit Transitgütern nicht gehindert werden, ihren Lauf fortzusetzen, wenn sie den Thatsweg nicht verlassen haben. - Im äussersten Fall könnte Caution verlangt werden.

ad §. 29 u 30. Scheint der Ausdruck: Untertanen der Rheinstaaten - eine Beschränkung machen zu wollen? Die Mainstaaten, Neckarstaaten etc. haben hier gleiche Gerechtsame.

Tit. IV, ad §. 21. Um der Klarheit willen schlage ich vor, aus diesem §. - zwei zu machen. - Nach dem 1<sup>ten</sup> Punkt könnte der zweite §. anfangen:

ad §. 22. Der Deutlichkeit wegen könnte dieser §. durch nachstehenden Zusatz ergänzt werden: - Um sein Gewerbe aus jedem Hafen nach jedem Hafen zu treiben, ohne durch Verfügungen eines Partikular-Staates davon ausgeschlossen

St 4,

ausgeschlossen, und ohne dasfalls besonderen Abgaben unterworfen zu  
seyn.

Tit. V. ad S. 38 u. 39. S. 39. Es soll einem jeden Schiffer freistehen, an dieser Ver-  
einigung Antheil zu nehmen.

S. 38. Zwei Handelsplätze können, mit einer beliebigen Anzahl Schiffer,  
eine Rauffahrt einführen.

Diese beiden Verfügungen stehen mit einander im Widerspruch. Wenn  
es einem jeden Schiffer frei stehen soll, an der Vereinigung Antheil zu  
nehmen, so können die Handelsplätze keinen Schiffer von der Vereinigung  
ausschließen, und die Anzahl der Schiffer kann alsdann nicht von ihrem  
Belieben abhängen. Wenn umgekehrt die Anzahl der Schiffer von dem  
Belieben der Handelsplätze abhängt, so ist hierdurch den übrigen Schiffen  
die Freiheit benommen, an dieser Vereinigung Antheil zu nehmen.

Zum Schluss des S. 39 ist zu wünschen, daß es einem Handelsmann oder  
Spediteur freistehen müsse, im Fall er mit seinem Gut ein ganzes Schiff  
allein besichtigen kann, einen beliebigen Schiffer außer der Tour wählen  
zu können.

ad S. 41. Dieser S. kann die S. 39. festgesetzte Freiheit nicht restringiren.

Tit. VI. ad S. 42. Nach diesem Artikel soll jeder einzelne, welcher einem Schiffer  
seine Waaren verladet, dafür sorgen, daß das Schiff über seine Tauglich-  
keit untersucht werde, und der Schiffer ausweise, zu der bevorstehenden  
Reise mit dem hierzu erforderlichen Geräth, angemessener Einrichtung zur  
Aufbewahrung der einzunehmenden Güter und der benöthigten Schiffs-  
mannschaft, versehen zu seyn. Sollte es aber nicht Obliegenheit jedes  
einzelnen Staates seyn, dafür zu sorgen, daß jeder an einem seiner  
Landungsplätze ladender Schiffer darüber sich vor der Zulassung  
zur Ladung ausweise, und somit dieser S. mit dem nächstfolgenden  
S. 43. in eins zu fassen seyn.

In der nun zu Stand gekommenen Elbeschiffahrts Ordnung ist  
dieser Gegenstand so behandelt.

ad S. 46. Hier wird das Wort: Setzschiffer gebraucht. — Für die Folge ist  
die Benennung zweifelhaft. — Werden Gilden bestehen oder nicht?

ad S. 47. 48. et 49. Hier ist von Vorschriften die Rede, welche nicht bestehen.  
Das Steuermanns-Reglement müßte erlassen werden. —

Wer sind die Rheinaufsichts-Beamten in dem 49<sup>ten</sup> S.?

ad S. 51. Hier müßte am Schlusse beigefügt werden: und insbesondere beim  
Einlaufen in die Nebenflüsse.

ad S. 52. Wenn man auch übersehen möchte, daß die hier anzuordnende  
Strafe durch Local-Autoritäten, in Uebertretung eines Schiffahrts-  
Polizei-

Polizei-Gesetzes, ein Eingriff in die Befugnisse der Rheinschiffahrts-Verwaltung ist, - so muss doch gefragt werden, in welche Cassen fließen solche Geldbussen: nach welchem Maaßstabe werden die Strafbätze von 100 frs. - 300 frs. bestimmt?

Tit. VII, ad §. 58, 59, 62, 63 et 64. Wenn bei Defraudationen § 58 das hierüber aufgenommene Protocoll den Behörden der betreffenden Uferstaaten zugestellt wird; warum soll es unterbleiben in den Fällen §. 62, 63, und 64? - Nach § 59 wird die Strafe auf der Stelle bei der Entdeckung erhoben. - Bei Vergleichung dieser §. S. scheint in dem Verfahren die noethige Uebereinstimmung zu fehlen. Die Sache scheint allerdings eine Erweiterung zu verdienen.

Tit. VIII, ad §. 65. Stimme ich wie Nassau in Betreff der Zahlungsmittel für den Zollrichter.

ad §. 60. Das gemeinschaftliche Interesse verlangt es, daß der Zollrichter bei entdecktem Betrug, nicht bloß die Unterschleife untersucht, welche innerhalb den Grenzen seiner Wirksamkeit vorgefallen sind; sondern daß er auch die darüber abgehaltene Protocolle, durch welche die weitere Unterschlagungen der Zollgelder, |; wenn dieser Fall der Untersuchung eintritt; der früher passirten Zollämter erweislich sind - den betheiligten Behörden mittheile.

ad §. 70. Wer erscheint, von Seiten des Zollamts vor dem Zollrichter?

Tit. IX, ad §. 82. Nach welchem Maaßstabe sind diese Beiträge berechnet? wahrscheinlich nach dem Tarif. Centimen. - Liefern diese aber auf den verschiedenen Stromstrecken, gleiche Ertrags-Verhältnisse? Im Art. 18. der Wiener Convention heißt es, die Besoldungen der Ober- und Unterinspectoren soll durch die Verordnung bestimmt werden. Sie sollen allen Uferstaaten zur Last fallen, welche im Verhältnisse ihres Erbtheils an der Einennung dazu beigetragen haben.

ad §. 84. Moege flüchtiger, statt des Ausdrucks, "Departemental - Behörde"; der allgemeineren, Landesbehörde gewählt werden.

### Bemerkungen zu den Tarif-Tabellen.

#### A. Tarif der Schiff- oder Recognitions-Gebühren,

ad § phum 6.

Der Art. 3 der Wiener-Convention, verordnet hinsichtlich der Recognitions-Gebühren: "Sie bleibt so, wie sie durch den 94<sup>ten</sup> Artikel der zu Paris unterm 15<sup>ten</sup> August 1804 abgeschlossenen Convention über das Rheinschiffahrts-Vetroi festgesetzt ist, mit Vorbehalt, die Scala der Gebühren dergestalt festzusetzen, daß die Schiffe von 2500 bis 5000 Ctr. ebenfalls  
darin

„darin begriffen sind; diese Gebühre soll auch in dem nemlichen Verhältniß  
 „auf die hier oben benannte Distanzen ausgedehnt werden.“

Diese Verordnung verstattet eine doppelte Auslegung, nämlich:

1. Wenn die Recognitions-Gebühre so bleiben soll, wie sie in der Octroi-  
 -Convention festgesetzt ist; das heißt wohl nichts anders als: wenn die  
 Recognitions-Gebühre zwischen den Grenzen von 10 Cent: bis 15 francs. bleiben  
 soll, so folgt, daß der Verbehalt; die Schiffe von 2500 bis 5000 Ctr. ebenfalls in  
 der Scala begriffen; nicht anders ausgelegt werden kann, als daß in  
 der Folge von einem Fahrzeug von 50 Centner Ladungsfähigkeit  
 10 Cent<sup>z</sup>, und von einem Fahrzeug von 5000 Ctr. 15 francs Recognitions-  
 -Gebühre erhoben werden sollen; so zwar, daß die neue Scala beiläufig  
 nach der Anlage zu bestimmen wäere.

Scala der Recognitions-Gebühren:

	<u>Pres. etc.</u>
50 à 300 .....	10
300 „ 600 .....	1 „
600 „ 1000 .....	2 „
1000 „ 1500 .....	3 „
1500 „ 2000 .....	4 50
2000 „ 2500 .....	6 „
2500 „ 3000 .....	7 50
3000 „ 3500 .....	9 „
3500 „ 4000 .....	10 50
4000 „ 4500 .....	12 „
4500 „ 5000 .....	13 50
5000 und mehr .....	15 „

2. Nach der zweiten Auslegung; nach der des Entwurfs; daß nemlich die  
 zäther bestandene Scala, sowohl hinsichtlich der Ladungsfähigkeit der  
 Fahrzeuge, als der zu entrichtenden Recognitions Gebühre, wie sie durch  
 den 94. Art: der Octroi-Convention bestimmt ist, mit einer Fortsetzung bis  
 zu Fahrzeugen von 5000 Ctr. berechnet werden soll, macht schon bei den  
 Fahrzeugen des Mittelrheins von 5000 Ctr., welche häufig vorkommen,  
 bei jedem Erhebungs-Amte so oft sie dieses zu Berg, oder zu Thal,  
 passiren, eine Abgabe von 45 francs.

Wenn es sich ergeben wird, daß ich den Sinn des Entwurfs in dieser  
 Darstellung getroffen habe, werde ich mir erlauben, meine Ansicht  
 darüber auszusprechen.

B. Tarif



B, Tarif für den Rheinzoll.

a. a. ad §. 5. 6. 12. Neuburg und Germersheim in specie betreffend.

1, Baiern hat nach der in dem Entwurf von Preussen; gemachten Aus-  
theilung einen Tarif zu erheben:

	ct.	m.
1, von Neuburg nach Straßburg .....	22	8.
2, von Neuburg nach Germersheim ankommend .....	9	4.
3, von Germersheim nach Mannheim .....	15	1.
4, von Germersheim nach Neuburg .....	14	1.
Zusammen .....	59	4

Hierbei ist zu bemerken, dass 1800 Meter oberhalb Neuburg an Baiern  
gehören; dass folglich der Tarif von 22 Cts. 8 m. von Baiern erhoben  
werden muss.

2, Baiern kann daher für den Theil von Neuburg bis an die französische  
Grenze, der 1800 Meter betragt, sein Antheil in der Neuburger Einnah-  
me nicht abgesprochen werden;

Es muss also §. 12 heißen:

a, dass Frankreich, Baden und Baiern die Einnahme von den zu Neu-  
burg aufwärts zu erhebenden 22 Cts. 8 m. und von den zu Straßburg ab-  
wärts zu erhebenden 15 Cts. 1 m. in dem Verhältniss der Ausdehnung ihrer  
Uferbesitzung an dieser benannten Stromstrecke zu theilen haben, und  
b, dass Baden und Baiern die Einnahme des Mannheimer Tarif auf-  
wärts, des Germersheimer Tarif auf- und abwärts, - Baden, Baiern  
und Hessen jene des Mannheimer Tarif abwärts, und die des Mainzer  
Tarif aufwärts, so wie die des Mainzer Tarif für das Ankommen, in  
dem Verhältniss ihrer Uferbesitzungen zu theilen haben.

3, Die Nacherhebungen §. 11 betreffend.

Der Art. 12 der Cötri-Convention ist zu vergleichen mit den Tarifätzen,  
die sich auf den §. 11 des Zolltarifs im Entwurf beziehen.

Nach diesem neu entworfenen Tarif hat der Schiffer, der von Worms  
von Germersheim etc. zu Thal in den Main fahret, zu Mainz 9 Cts. 1 m.  
zu entrichten. Nach dem Art. 12 der Cötri-Convention pas-  
sirt das beladene Schiff bisher diesen Weg ohne eine Abgabe zu  
entrichten

Nach dem neuen Tarif des Entwurfs soll von den Schiffen, die  
aus dem Main in den Rhein zu Berg fahren, zu Mainz kein  
Zoll entrichtet werden. Diese sind nach Art. 12 der Cötri-Con-  
vention gegenwärtig nicht frei.

Wenn der Hauptsatz des §. 11 des Entwurfs irgendwo als Regel gelten  
soll, so müsste die Schifffahrt in beiden angezogenen Faellen frei  
sein

seyn. Ich kann keinen Grund finden, nach welchem man in dieser Rhein-  
-strecke von der allgemeinen Regel zwei Ausnahmen gemacht hat.  
Nach der Cétroi-Convention wurden bisher auf einem jeden Erhe-  
-bungs-Amte die Gebühren für die ganze Strecke von einem Bureau  
bis zum andern erhoben.

Nach dem Entwurf werden auf mehreren Erhebungsämtern die Gebühren  
nicht für die ganze ebentwagte Strecke, sondern nur bis zu den respectiven  
Territorial Grenzen, erhoben. Dieser Vorschlag wird sich mit Recht da-  
-rauf gründen, daß die Gebühren, welche auf den verschiedenen Zolläm-  
-tern erhoben werden sollen, den respectiven Landesherrn zustehen,  
da sie nur zu den Gebühren für ihre Stromstrecke, zunächst berechtigt sind.  
Nach diesem billigen Principe des Tarifs im Entwurf, kann auch in der  
-folge von den Schiffen, die aus dem Mainzer Hafen in den Main fah-  
-ren, nicht bezahlt werden, da sie aus dem Hafen den Strom nur über-  
-setzend, in den Main laufen.

Man hat bei Einführung dieser wirklich stets angefochtenen Auflage  
wohl gewußt, dass man von der einen Seite nur Nachgiebigkeit erwarten  
konnte, wo sich der Wunsch der damaligen französischen Regierung  
ausdrückte, und der Ertrag der Gefälle vermehrt wurde.

Die verminderten Tarifsätze unter der Aufschrift:  
Ausnahmen, in specie die bei D. betreffend.

Unter denen von der ganzen Gebühr ausgenommenen Artikeln wird  
bei D. im Entwurf gesagt:

"anstatt der Tarifsätze wird blos die Schiffsgebühr nach dem besondern  
-Tarif für dieselbe noch einmahl, mithin überhaupt doppelt erhoben,  
-wenn die Ladung des Schiffs lediglich enthaelt etc."

Diese Bestimmung veranlaßt mich zu folgender Auseinandersetzung:

Wenn von den verzeichneten Gegenständen blos die Schiffs- oder  
-Recognitions-Gebühren noch einmal, mithin überhaupt doppelt erho-  
-ben werden soll, so wird für die Folge die doppelte Recognitions-  
-Gebühr aufgehoben, und nebst der Recognitions-Gebühr für das Fähr-  
-zeug soll auch die nämliche Gebühr für die verzeichneten Gegenstände  
erhoben werden.

Nach der Cétroi-Convention wird gegenwärtig von diesen verzeich-  
-neten Gegenständen das doppelte erhoben.

In so weit erscheint diese Maasregel als eine Erleichterung bei der  
künftigen Zollerhebung.

Allein aus obiger Stellung des Hauptsatzes bei D. den ich wört-  
lich

lich angeführt habe, laßt sich allenfalls auch behaupten, daß ein Schiff  
welches 50 Centner geladen hat, wegen dieser kleinen Ladung noch einmal  
die Recognitions - Gebühr bezahlen müsse. Hieraus folgte: dass wenn in  
einem Fahrzeuge z. B. von 2000 Centner Ladungsfähigkeit, von dem  
die Recognitions - Gebühr 9 francs beträgt, 50 Centner der verzeichneten  
Gegenstände geladen sind, hiervon gleichfalls 9 francs bezahlt werden  
müßten. Gegenwärtig erheben die Zollämter von einer solchen Ladung  
20 cts., weil man nicht die Ladungsfähigkeit des Schiffs, sondern nur das  
Ladungsquantum in Betracht zieht. Verglichen §. 103 der Vörier Convention.  
Angemessener schien es mir zu seyn, wenn hier statt der doppelten Recog-  
nition der zwanzigste Theil des Tarifs erhoben würde, und unter dieser  
Voraussetzung von jenen Gegenständen, welche bisher zum zwanzigsten  
Theil der Gebühr tarifirt waren, in die Classe des zehnten Theils der  
Gebühren, so wie einige Gegenstände, welche zithor zur ein viertheil Gebühr  
tarifirt waren, in die Classe des 10.<sup>ten</sup> Theils übertragen würden, z. B. könnte  
der zithor zum 1/20 der Gebühr tarifirte Trass, oder gemahlene Tuffstein  
zum zehntels Gebühr, und altes Eisen, von welchem bisher der vierte Theil  
erhoben wurde, gleichfalls zum 1/10 tarifirt werden.

Durch vorstehende Arbeit ist weder der Plan des Entwurfs, noch irgend ein  
Hauptgrundsatz dieser in jeder Hinsicht vortrefflichen Arbeit bestritten  
worden. Kleine Zusätze oder Wortveränderungen, die ich mir vorzuschlagen  
erlaubt habe, noemen keinen andern Zweck haben, als das Beste der  
Sache zu befördern und Gelegenheit geben, mehr getheilte Meinungen  
einander naeker zu führen.

Ich ersuche meine Herrn Collegen, die vorstehenden Bemerkungen,  
unter diesem Gesichtspunkte zu beurtheilen.

In Betreff jener §. 5. des Entwurfs, über welche hier keine Bemerkungen  
statt fanden, und bei Gegenständen deren der Entwurf nicht, wohl aber  
die Wiener Convention gedacht hat, beziehe ich mich lediglich auf den  
Text und Sinn benannter Convention.

Baden. Der Bevollmächtigte nimmt die zu dem heutigen Protocolle der  
Central-Commission abgegebene Gesamt-Erklärung des Königlich  
Bayerischen Herrn Bevollmächtigten, in wiederholter ausdrücklicher  
Beziehung auf seine zu dem Protocolle der Sitzung vom 26/28<sup>ten</sup> v. M.  
abgegebene Erklärungen und Vorbehalte, ad referendum; indem das  
Protocoll Grossherzoglich Badischer Seits offen behalten wird.

Frankreich. Unterzeichneter reservirt sich seine Aeußerung über vorstehende  
Erklärung

Erklärung des Königlich Baierschen Herrn Bevollmächtigten, bis zum Zeitpunkt, wo die Discussionen über das definitive Reglement eröffnet seyn werden.

Niederland. Da Unterzeichneter das von dem Königlich Baierschen Herrn Bevollmächtigten so eben zum legislativen Protocoll abgegebene Aktenstück nur als eine vorläufige Mittheilung, in Erwartung der Eröffnung des Special Protocolls für die Deliberationen über den von dem Königlich Preussischen allerhöchsten Hofe vorgelegten Entwurf des definitiven Reglements, ansehen kann, so bezieht er sich an seine Eingaben zum 27<sup>ten</sup> Protocoll, und nimmt den Gegenstand ad referendum.

Nassau und Preussen. Die Bevollmächtigten von Preussen und Nassau werden sich beeilen, die so eben verlesene Königlich Baiersche Hauptabstimmung an ihre Höfe einzubefördern, indem sie diese Unterstützung der gemeinschaftlichen Sache von Seiten des Königlich Baierschen Herrn Bevollmächtigten verbindlichst verdanken. — Sie vereinigen sich mit dem Königlich Baierschen Herrn Bevollmächtigten, und drücken im Namen der drei Höfe den Wunsch aus, dass nunmehr auch die Herrn Bevollmächtigten der übrigen Höfe sich entschliessen moechten, zur Beförderung der Sache, im Ganzen und auf einmal abzustimmen.

Frankreich. Hinsichtlich vorstehender Einladung der Herrn Bevollmächtigten von Preussen und Nassau bezieht sich Unterzeichneter an seine Eingabe zum 25<sup>ten</sup> Protocoll vom 24. August 1822, worin er, in Gemässheit seiner Instructionen, erklärt hat, dass er nur ermächtigt sei, Artikelweise zu den Discussionen über das definitive Reglement zu schreiten, und nicht mit einer Gesamt-Erklärung über den ganzen Entwurf.

Baden. Tritt der vorstehenden Bemerkung, in Erwartung der weiteren Instructionen seines höchsten Hofes, bei

Hessen. Ich habe verdorvast von meinem höchsten Hofe die Instruction zu erwarten, nach welcher ich ebenfalls meine Abstimmung, im Ganzen über den Königlich Preussischen Entwurf zum Reglement definitiv abzugeben beauftragt zu werden hoffen kann.

Hierauf wurde das Protocoll geschlossen, am Tage, Monat und Jahre wie oben.

Unterzeichnet Buchler, von Nau, Engelhardt,  
Pösch, Pöfster, Bourcourd, Delius.

Für gleichlautende Expedition,  
Der zeitliche Präsident der Central-Commission,